DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ

w OSTROŁĘCE

Nr 2 Ostrołęka, dnia 18 czerwca 1977 r. Poz. 4

TREŚĆ:

Poz. 4

ZARZĄDZENIE INSPEKTORATU ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W WARSZAWIE

z dnia 12 kwietnia 1976 r..

w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych

Na podstawie zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 3 października 1975 roku w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych Nr 21 z dnia 23 października 1975 r. poz. 110) zarządza się, co następuje:

§ 1

Znaczenie określeń

Ilekroć w niniejszym zarządzeniu jest mowa o:
1) znakach żeglugowych — należy przez to rozumieć znaki określone w przepisach żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych,
2) „strefa foliowa" — należy przez to rozumieć akwen, którego dno jest wyłożone folią uszczelniającą, przykrytą warstwą ziemi,
3) Zbiornik Zegrzyński — należy przez to rozumieć akwen powstały wskutek spiętrzenia rzeki Narwi, zawarty w granicach od północy — południowa krawędź mostu drogowego w Wierzbicy, z południa — północna krawędź mostu drogowego w Nieporęcie, od zachodu — zapora czołowa w Dębe,
4) Zbiornik Włocławski — należy przez to rozumieć akwen powstały wskutek spiętrzenia rzeki Wisły, zawarty w granicach 623 km rzeki Wisły do śluzy we Włocławku,
5) Zbiornik Sulejowski — należy przez to rozumieć akwen powstały wskutek spiętrzenia rzeki Pilicy, zawarty w granicach między Smardzewicami od północy a Sulejowem na południe.

§ 2

Określenie stron i oznakowanie szlaku żeglownego

1. Szlak żeglowny na Zbiorniku Zegrzyńskim i Kanale Żerańskim wyznacza się według kierunku północ — południe.

2. Obowiązek oznakowania mostów oraz innych budowli i urządzeń nowo budowanych spoczywa na inwestorach tych obiektów zgodnie z zaleceniami Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie, natomiast utrzymanie w należytym stanie oznakowania należy do administracji dróg wodnych.

§ 3

Zamknięcie szlaku żeglownego

1. W okresie występowania trudnych warunków nawigacyjnych administracja dróg wodnych może zamknąć szlak żeglowny (znak żeglugowy nr A 1), które będzie sygnalizowane na drogach wodnych:
   1) Zbiornik Zegrzyński:
      a) przy wejściu na zbiornik z Kanału Żerańskiego w Nieporęcie,
      b) przy ujściu rzeki Bug — w Serocku na 37,8 km rzeki Narwi,
   2) Zbiornik Włocławski:
      a) przy jeździe w dół rzeki — na lewym brzegu przy wyjściu z portu handlowego w Płocku 633 km rzeki Wisły,
      b) przy jeździe w górę rzeki — przy wyjściu z górnego awanportu śluzy we Włocławku.
2. Ponadto zamknięcie szlaku żeglownego może nastąpić w innych uzasadnionych okolicznościach.

§ 4

Wymiary statków

1. Statki, zestawy pchane i zespoły sprzężone nie mogą przekraczać niżej podanych wymiarów:

Lp.	Droga wodna	Długość	Szerokość
1.	rz. Wisła od km 324,5 do km 513 (Port Handl.)	85,0 m	16,0 m
2.	rz. Wisła od km 513 do km 719,9	115,0 m	19,0 m
3.	przez śluzę we Włocławku	113,0 m	11,0 m
4.	przez śluzę im. inż. Tadeusza Tillingera	83,0 m	11,0 m
5.	Kanał Żerański od km 0,0 do km 10,0	91,2 m	15,0 m
6.	Kanał Żerański od km 10,0 do km 18,0	85,0 m	10,5 m
7.	Zbiornik Zegrzyński	bez ograniczenia	
8.	rz. Narew od mostu drogowego w Wierzbicy do m. Pułtusk	91,2 m	18,2 m
9.	rz. Narew od m. Pułtusk do m. Gnojno	91,2 m	12,0 m
10.	rz. Narew od m. Gnojno do m. Brzuze	91,2 m	12,0 m
11.	rz. Narew od m. Brzuze do ujścia rz. Pisy	65,0 m	10,5 m
12.	rz. Narew od ujścia rz. Pisy do ujścia rz. Biebrzy	38,0 m	6,5 m
13.	rz. Bug od ujścia do rz. Narwi do m. Wyszków	65,0 m	10,5 m
14.	Zbiornik Sulejowski	bez ograniczenia	

2. Pociągi holownicze nie mogą przekraczać podanych wymiarów:

Lp.	Droga wodna	w dół rzeki		w górę rzeki	
		dług.	szer.	dług.	szer.
1.	rz. Wisła od km 324,5 do km 719,0	200 m	26,0 m	bez ograniczenia	
2.	Kanał Żerański od km 0,0 do km 10,0	150 m	15,0 m	150 m	15,0 m
3.	Kanał Żerański od km 10 do km 18	150 m	10,5 m	150 m	10,5 m
4.	Zbiornik Zegrzyński	bez ograniczenia			
5.	rz. Narew od mostu drogowego w Wierzbicy do m. Różan	150 m	16,0 m	200 m	16,5 m
6.	rz. Narew od m. Różan do ujścia rz. Pisy	100 m	16,0 m	150 m	16,0 m
7.	rz. Narew od ujścia rz. Pisy do ujścia rz. Biebrzy	100 m	6,5 m	150 m	13,0 m
8.	rz. Bug od ujścia do rz. Narwi do m. Wyszków	100 m	13,0 m	150 m	13,0 m
9.	Zbiornik Sulejowski	bez ograniczenia			

3. Każdorazowe zwiększenie szerokości i długości statków, zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych ponad wielkości ustalone w ust. 1 i 2 wymaga zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie.

4. Zanurzenie statków, zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych powinno być 15 cm mniejsze od aktualnych głębokości tranzytowych.

Szybkość statków

Szybkość statków nie może przekraczać:

Lp.	Droga wodna i rodzaj statku (z ładunkiem lub bez ładunku)	Szybkość km/godz. w dzień	Szybkość km/godz. w nocy
1	2	3	4
1.	rz. Wisła od km 324,5 do km 719,9	bez ograniczeń	
2.	Kanał Żerański od km 0 do km 10	8	—
	a) statki, pociągi holownicze, zestawy pchane i zespoły sprzężone (z ładunkiem)	8	7
	b) statki, pociągi holownicze, zestawy pchane i zespoły sprzężone (bez ładunku)	11	10
	c) statki pasażerskie, holownik i pchacze płynące pojedynczo	12	11
	d) statki sportowe i turystyczne typu ślizgowego, wodoloty i wodnoodrzutowe	30	—
3.	Kanał Żerański od km 10 do km 18	7	6
	a) statki, pociągi holownicze, zestawy pchane i zespoły sprzężone (z ładunkiem)	7	6
	b) statki, pociągi holownicze, zestawy pchane i zespoły sprzężone (bez ładunku)	10	9
	c) statki pasażerskie, holowniki i pchacze pojedynczo płynące	11	10
	d) statki sportowe i turystyczne typu ślizgowego, wodoloty i wodnoodrzutowe	30	—
4.	Zbiornik Zegrzyński	bez ograniczeń	
5.	Rzeka Narew	bez ograniczeń	
6.	Rzeka Bug	bez ograniczeń	

2. Na Zbiorniku Sulejowskim szybkość ma być ograniczona do takiej, aby statek nie wytwarzał dużego falowania, mogącego zagrozić bezpieczeństwu innych statków i budowlom wodnym.

3. Ograniczenia szybkości wymienione w ust. 1 i 2 nie dotyczą statków będących w akcji ratowniczej lub interwencyjnej.

§ 6

Ruch i postój statków

1. Ruch statków powinien odbywać się po wytyczonych szlakach żeglownych.

2. Statki płynące wzdłuż wyznaczonych szlaków żeglownych mają pierwszeństwo przejazdu przed statkami płynącymi w poprzek szlaków żeglownych.

3. Ze względu na brak odpowiednich ścieżek holowniczych przy drogach wodnych holowanie z brzegu może odbywać się wyłącznie na krótkich odcinkach w celu lokalnego przemieszczania statków i tylko w tych miejscach, gdzie istnieje możliwość dogodnego i bezpiecznego przejścia brzegiem drogi wodnej.

4. Zabrania się statkom niepasażerskim cumowania do przystani statków pasażerskich.

5. Dozór na statkach zgrupowanych na postój w basenach eksploatacyjnych Gnojno — zakład Bogdanów, Brzuze itp, gdzie akwen jest osłonięty, może pełnić jedna lub więcej osób, w zależności od wynikających potrzeb w celu zapewnienia bezpieczeństwa. Ustalenie formy dozoru oraz ilość osób dozorujących na poszczególne grupy jednostek należy uzgodnić z Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej w Warszawie.

§ 7

Ruch żeglugowy na uciążliwych odcinkach dróg wodnych

1. Niezależnie od zastosowania przewidzianych niniejszym zarządzeniem składów pociągów holowniczych, zestawów pchanych i zespołów sprzężonych, kierownicy tych obiektów pływających obowiązani są w warunkach uciążliwych dla żeglugi zmniejszyć odpowiednio długość pociągów holowniczych, zestawów pchanych i zespołów sprzężonych jak również szybkość jazdy, jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa żeglugi.

2. Armatorzy, których statki wykonują prace regulacyjne na odcinkach dróg wodnych uciążliwych dla żeglugi powinni uzgodnić z Inspektoratem Żeglugi Śródlądowej w Warszawie rozstawienie tych jednostek.

§ 8

Bunkrowanie statków

1. Zabrania się pobierania paliw płynnych statkom pasażerskim mającym pasażerów na pokładzie.

2. Statki pobierające paliwa płynne i smary z bunkierek obowiązane są do wygaszenia wszelkich źródeł ognia.

§ 9

Żegluga nocna

1. Uprawianie żeglugi nocnej może odbywać się tylko na drogach wodnych oznakowanych znakami nocnymi wytyczającymi szlak żeglowny.

2. Zabrania się uprawiania żeglugi nocnej pociągom holowniczym płynącym w dół rzeki.

3. Punkty świetlne na przystani powinny być tak rozmieszczone aby nie oślepiały załóg dopływających statków.

§ 10

Śluzowanie statków

1. Statki zbliżające się do śluzy powinny co najmniej na 200 m przed śluzą oznajmić swoje przybycie sygnałem „UWAGA".
2. Przed wejściem do komory śluzowej wszystkie przedmioty wyposażenia pokładowego, wystające za burtę statku muszą być usunięte, a statki żaglowe muszą zwinąć żagle.
3. Przy wjeździe do komory śluzowej szybkość powinna być ograniczona do takiej, żeby statek nie utracił sterowności.
4. Statki w komorze śluzowej powinny tak się ustawić, aby inne statki śluzowane jednocześnie miały zapewnione bezpieczeństwo i odpowiednią przestrzeń. Odległość między krawędziami kadłubów statków stojących obok siebie nie może być mniejsza niż 20 cm. Odległość między statkami stojącymi w komorze śluzowej jeden za drugim nie może być mniejsza niż 1 metr.
5. W czasie wpływania i wypływania statków z komory śluzowej, załoga statku powinna znajdować się na stanowiskach manewrowych.
6. W czasie śluzowania pędniki statków powinny być zatrzymane.
7. Wprowadzanie i wyprowadzanie statków do i z komory śluzowej sposobem ręcznym powinno tak się odbywać, aby nie spowodowało uszkodzeń obrzeży, głowic komory lub konstrukcji i zamknięć wrót.
8. Pociągi holownicze mogą wjeżdżać i wyjeżdżać ze śluzy tylko na skróconym holu i krótkich linach holowniczych, łączących poszczególne jednostki w jego składzie.
9. Kierownicy statków nie posiadających pełnej zdolności manewrowej obowiązani są przed wejściem, zawiadomić o tym obsługę śluzy.
10. W czasie pobytu statków w komorze śluzowej lub w awanportach zabrania się:
a) wleczenia kotwic, łańcuchów i lin kotwicznych po dnie,
b) zadymiania powietrza i zanieczyszczania terenów śluzy,
c) dokonywania napraw na statkach,
d) wychodzenia ze statków bez zezwolenia obsługi śluzy,
e) używania w porze nocnej reflektorów,
11. Zabrania się śluzowania statków bez kompletnej załogi i wyposażenia niezbędnego do cumowania.
12. Wjazd do śluzy i komora śluzowa powinny być w porze nocnej oświetlone w taki sposób, aby światło nie oślepiało załóg statków.
13. W przypadku równoczesnego przybycia statków z dwóch kierunków, pierwszeństwo śluzowania mają statki podchodzące do śluzy od strony poziomu zrównanego z poziomem wody istniejącym w danej chwili w komorze śluzowej. Nie dotyczy to statków będących w akcji ratowniczej, które mają pierwszeństwo śluzowania we wszystkich przypadkach.
14. Z pierwszeństwa śluzowania korzystają:
a) statki ratownicze płynące do miejsca wypadku,
b) statki inspekcyjne i jednostki służbowe MO,
c) statki pasażerskie linii regularnych (rozkładowych).
15. Statki sportowe, turystyczne i rybackie mogą być śluzowane przy sposobności śluzowania innych statków, lub odrębnie w razie zebrania się większej ich ilości.
16. Zabrania się śluzowania statków załadowanych materiałami łatwopalnymi i wybuchowymi razem z innymi statkami.
17. Obsługa śluzy może wyjątkowo zmienić kolejność śluzowania jeśli wymaga tego bezpieczeństwo lub zachowanie ciągłości ruchu żeglugowego.
18. Śluzowanie odbywa się tylko w godzinach ustalonych przez administrację dróg wodnych.

§ 11

Przepisy szczegółowe dla śluzy we Włocławku

1. W przypadku szerokości statku większej niż 11,0 m ale nie przekraczającej 11,70 m kierownik statku obowiązany jest przed wejściem do komory uzgodnić śluzowanie z obsługą śluzy.
2. Jazda w obrębie śluzy może odbywać się tylko z szybkością do 4 km/godz. Do obrębu śluzy należą poza komorą również awanporty, aż do końca urządzeń cumowniczych.
3. W dolnym awanporcie śluzy obowiązuje ruch lewostronny.
4. Przy wejściu do dolnego awanportu występuje zjawisko uciągu, którego siła uzależniona jest od ilości pracujących turbin. Praca każdej turbiny sygnalizowana jest przy pomocy fioletowego światła.
5. Wyprzedzanie statków oczekujących na śluzowanie dopuszczalne jest tylko przez statki korzystające z pierwszeństwa śluzowania.
6. Po wejściu do komory śluzowej, w celu zatrzymania statku cumy należy zakładać na stałe urządzenia cumownicze. Po zatrzymaniu statku, cumy należy przełożyć na ruchome urządzenia cumownicze. Statki muszą być przycumowane co najmniej dwoma cumami dziobową i rufową.
7. Statki bezzałogowe oraz statki nie posiadające urządzeń sterowych mogą być wprowadzone do komory śluzowej wyłącznie przy burcie statku o napędzie mechanicznym.
8. W czasie śluzowania statków sportowych, turystycznych i rybackich, załogi tych statków obowiązane są posiadać na sobie kamizelki ratunkowe.
9. Zabrania się śluzowania i wjazdu do awanportów łodzi wiosłowych wyczynowych, łodzi typu canoe oraz kajaków.
10. Postój w awanportach wszelkich rodzajów statków nieoczekujących na śluzowanie jest zabroniony.

§ 12

Przepisy szczegółowe dla śluzy im. inż. Tadeusza Tillingera w Warszawie

1. W przypadku szerokości statku większej niż 11,0 m, ale nie przekraczającej 11,70 m kierownik statku obowiązany jest przed wejściem do komory śluzowej uzgodnić śluzowanie z kierownictwem śluzy.
2. W śluzie statki powinny być przycumowane w sposób pozwalający na regulowanie długości cum.
3. Zestawianie pociągów holowniczych po prześluzowaniu może odbywać się:
a) między rzeką Wisłą a znakiem żeglugowym nr B. 4.
b) przy nabrzeżu węglowym elektrociepłowni Żerań,
4. Statki zbliżające się do śluzy od strony Kanału Żerańskiego zamierzające prześluzować się postępują następująco, gdy na śluzie wystawiono:
a) — znak żeglugowy nr B.II.1 (statek cumuje do nabrzeża węglowego elektrociepłowni przy znaku żeglugowym E.7.)
b) — znak żeglugowy B.II.2 — (statek oczekuje na otwarcie śluzy w dryfie, zachowując bezpieczną odległość od wrót komory śluzowej i nie tarasując przejazdu innym statkom, a w przypadku występowania trudnych warunków nawigacyjnych postępuje jak określono w pkt. a),
c) — znak żeglugowy nr B.II.3 — (statek bezpośrednio wpływa do komory śluzowej),
d) — znak żeglugowy nr B.II.4 — (statek cumuje do nabrzeża węglowego elektrociepłowni przy znaku żeglugowym nr E.7).
5. Basen portowy na Żeraniu od mostu na ul. Modlińskiej do śluzy administrowany jest przez Przedsiębiorstwo Budownictwa Wodnego w Warszawie, z którym należy uzgadniać postoje statków nie związane ze śluzowaniem.
6. Szybkość statków w basenie portowym nie może przekraczać 4 km/godz.

§ 13

Przepisy szczegółowe dla Kanału Żerańskiego

1. Ruch statków powinien odbywać się prawą stroną w kierunku jazdy.
2. Odległość między statkami płynącymi wzdłuż kanału i nie wyprzedzającymi się powinna wynosić co najmniej 200 m.
3. Na całej długości kanału zabrania się statkom poruszania przy pomocy żagla.
4. Statki płynące Kanałem Żerańskim w odległości 200 m od basenu portowego „Faelbet" obowiązane są nadać sygnał dźwiękowy „UWAGA", zmniejszyć szybkość jazdy i zachować szczególną ostrożność. Powyższe dotyczy również statków wypływających z basenu portowego „Faelbet" na kanał.
5. Statki płynące wzdłuż kanału mają pierwszeństwo przejazdu przed statkami wypływającymi z basenu portowego „Faelbet" na kanał.
6. Pierwszeństwo przejazdu pod mostami mają statki płynące ze Zbiornika Zegrzyńskiego w kierunku rzeki Wisły.

7. Zabrania się mijania statków w odległości mniejszej niż 200 m od mostów.

8. Wyprzedzanie się statków może nastąpić w odległości nie mniejszej jak 500 m od mostów.

9. Wyprzedzanie się zestawów pchanych, zespołów sprzężonych i pociągów holowniczych jest tylko wtedy dopuszczalne, gdy statek wyprzedzany skieruje się pod brzeg i zatrzyma się dając tym samym dogodny i bezpieczny przejazd statkowi wyprzedzającemu.

10. Na Kanale Żerańskim od km 0,00 do km 10,0 zabrania się obracania statkom o długości większej niż 20 m, a od km 10,0 do km 18,0 o długości większej niż 15 m. Zakaz ten nie dotyczy statków zatrudnionych przy pracach hydrotechnicznych.

11. Postój statków może odbywać się tylko w miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym nr E.5. Przepis ten nie dotyczy statków wykonujących prace związane z utrzymaniem kanału oraz statków które uległy awarii i nie są zdolne do dalszej jazdy.

§ 14

Uprawianie żeglugi w celach sportowych i turystycznych

1. Uprawiając żeglugę statkiem sportowym lub turystycznym należy przestrzegać następujących zasad ruchu:
a) statek powinien płynąć skrajem szlaku żeglownego,
b) nie wolno płynąć samospławem po linii nurtu, natomiast przecinać linię nurtu należy po najkrótszej drodze,
c) odległość od innych statków powinna być bezpieczna, z tym że odległość ta nie może wynosić mniej niż 100 m przy przecinaniu linii kursu innych statków,
d) inne statki niż sportowe lub turystyczne korzystają z pierwszeństwa przepływania pod mostami, przez wąskie przejścia drogi wodnej i na odcinkach drogi wodnej o niedostatecznej widzialności,
e) nie wolno dobijać lub cumować do innych statków w ruchu jak również płynąć w obszarze działania prądów wstecznych powstających za rufą statków o napędzie mechanicznym,
f) szybkość statku nie może powodować zagrożenia bezpieczeństwa żeglugi lub powodować uszkodzenia statków korzystających z drogi wodnej, budowli wodnych i urządzeń służących do połowu ryb,
g) nie wolno uprawiać żeglugi w czasie trudnych warunków hydrologiczno-meteorologicznych powstałych na skutek silnych wiatrów, mgły, śnieżycy itp. zagrażających bezpieczeństwu statku i osób na nim przebywających. Zakaz uprawiania żeglugi powinien być sygnalizowany (znak żeglugowy nr A.1) na masztach sygnałowych poszczególnych przystani.

2. Pociąg holowniczy złożony ze statków sportowych i turystycznych powinien mieć zapewnioną zdolność manewrowania i nie może liczyć więcej, niż:
a) 10 statków przy holowaniu szeregowym,
b) 3 statki przy holowaniu równoległym.

3. Zabrania się uprawiania żeglugi w porze nocnej przez statki sportowe, turystyczne oraz inny sprzęt rekreacyjny na następujących drogach wodnych:
a) Kanał Żerański,
b) Zbiornik Zegrzyński,
c) Zbiornik Włocławski,
d) Zbiornik Sulejowski.

4. Uprawianie żeglugi przez statki sportowe, turystyczne oraz sprzęt rekreacyjny możliwe jest po całej powierzchni zbiorników: Zegrzyńskim, Włocławskim i Sulejowskim o ile nie zagraża to ich bezpieczeństwu.

5. Ruch statków sportowych i turystycznych na rzece Wiśle od km 620 do km 667 na Zbiorniku Włocławskim powinien odbywać się wyłącznie po wyznaczonym szlaku żeglowym.

6. Na Zbiorniku Sulejowskim zakazuje się kotwiczenia w „strefie foliowanej". Natomiast pomosty i przystanie pływające w tej części Zbiornika muszą być cumowane tylko do lądu.

7. Statki sportowe, turystyczne i sprzęt rekreacyjny uprawiający żeglugę na Zbiorniku Włocławskim nie mogą utrudniać przeprowadzania prób przez statki nowozbudowane.

8. Na nartach wodnych oraz ślizgówkach jeździć można wyłącznie na odcinkach drogi wodnej wyznaczonych do tego celu przez Inspektorat Żeglugi Śródlądowej w Warszawie z tym że:
a) jazda na nartach wodnych oraz ślizgówkach nie może zagrażać bezpieczeństwu ani utrudniać ruchu statków żeglugi śródlądowej, statkom sportowym i turystycznym oraz osobom kąpiącym się,
b) na statku holującym narciarza wodnego, oprócz kierownika statku powinna być dorosła osoba dla obserwacji i obsługi holowanego narciarza; powyższe nie jest wymagane jeżeli jazdę na nartach uprawia się pod specjalnym nadzorem sportowym;
c) lina holownicza powinna być zamocowana w taki sposób aby nie ograniczała zdolności manewrowej statku holującego;
d) nie wolno używać statków bezzałogowych, jako statków holujących oraz holować liny holownicze bez narciarza.

§ 15

Uprawianie rybołówstwa

Połowy mogą odbywać się w szlaku żaglownym tylko podczas przerw w ruchu żeglugowym. Z chwilą zbliżania się statku należy sieci zebrać, a w przypadku nie możliwości usunięcia ich na czas należy wystawić znak żaglowy nr A.1.

§ 16

Sygnały dźwiękowe statków ich znaczenie i sposób nadawania

Ustala się następujące sygnały do porozumiewania się statków w pociągach holowniczych:

Lp.	Rodzaj sygnału i jego znaczenie	Sposób nadawania sygnału	Symbol sygnału
1	2	3	4
1	Sygnał: rozpoczęcie jazdy pociągu holowniczego	1 krótki dźwięk 2 długie dźwięki 1 krótki dźwięk	.——.
2	Sygnał: przygotowanie do zakończenia jazdy	1 długi dźwięk 3 krótkie dźwięki 1 długi dźwięk	—...—
3	Sygnał: rzucić kotwicę	1 długi dźwięk 3 krótkie dźwięki	—...
4	Sygnał: rzucić hol	1 krótki dźwięk 1 długi dźwięk 1 krótki dźwięk	.—.

§ 17

Traci moc zarządzenie nr Wa-04/2/59/71 Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Warszawie z dnia 18 stycznia 1971 r. w sprawie lokalnych przepisów dotyczących żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Dz.Urz. WRN w Warszawie Nr 3, poz. 43, Dz.U.RN m.st. Warszawy Nr 3, poz. 20, Dz.Urz. WRN w Bydgoszczy Nr 4, poz. 41, Dz.Urz. WRN w Lublinie Nr 3, poz. 27).

§ 18

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik
Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej
W Warszawie
(—) Franciszek Bleja

OZGraf. Lz. 1387 (300) 26.07.77 r.